



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1095/13			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	21 lipca 2013 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPOD			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Aeroprakt 22-L-2			
Dowódca SP:	pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	Aeroklub Warmińsko-Mazurski			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	20 października 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot, właściciel statku powietrznego, mężczyzna lat 63, posiadający Świadectwo Kwalifikacji, oraz doświadczenie lotnicze: nalot ogólny ok. 80 godz i na danym typie statku powietrznego ok. 50godz. zaplanował lot widokowy z pasażerem w rejonie ATZ Olsztyn-Dajtki.

Po trwającym 30 min. locie pilot wykonał prawidłowy krąg i podejście do lądowania do pasa 27 (trawiasty). Lądowanie było prawidłowe. Pilot zdecydował o wykonaniu kilku dodatkowych kręgów z zastosowaniem procedury T&G. Podczas drugiego lądowania, w fazie przyziemia, samolot zetknął się z ziemią trzema kołami dynamicznie, odbijając się na wysokość ok. 1m. po czym przyziemił ponownie, tym razem uderzając przednim i prawym tylnym kołem będąc jednocześnie w prawym trawersie z pochylonym prawym skrzydłem

(maska samolotu odchylna w lewo od kierunku lądowania). Pilot podjął decyzję o przejściu na drugi krąg. Podczas lotu stwierdził, że nie może wychylić steru kierunku w żadną stronę. Na lotnisku znajdowali się inni piloci oraz instruktor samolotowy którzy obserwowali zdarzenie. Pilot zgłosił z za pomocą radia kłopoty ze sterem. Ilość paliwa zapewniała jeszcze lot przez ok. 2 godz. Poza samolotem innego ruchu nie było. Zawiadomiono służby ratownicze, straż pożarną i pogotowie ratunkowe, które niezwłocznie pojawiły się na lotnisku. Instruktor zasugerował pozostanie w locie nad lotniskiem do momentu schowania się tarczy słońca poniżej koron drzew, mogącej bardzo utrudnić lądowanie. Pilot wykonał przejście nad lotniskiem na wys. ok. 30m. Instruktor obserwował stan podwozia przez lornetkę. Nie stwierdził uszkodzeń. Następnie pilot wykonał podejście próbne i końcowe na kierunku ok. 300, jak najbardziej zbliżonym do kierunku wiatru. Samolot przyziemił poprawnie a po skończonym dobiegu pilot wyłączył silnik. Samolot został odholowany do hangaru.

Wstępne oględziny samolotu wykazały zgiętą goleń przedniego koła co spowodowało zablokowanie obrotnicy steru kierunku, sprzężonego z przednim kółkiem.



Fot. Widok zgiętej goleni i zablokowanej obrotnicy przedniej goleni

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było podjęcie decyzji o locie w porze dnia i warunkach przerastających doświadczenie i umiejętności pilota. Bezpośrednią przyczyną incydentu było wymuszone przyziemienie po pierwszym odbiciu samolotu od pasa i próba ponownego przyziemienia gdy samolot znajdował się w położeniu uniemożliwiającym prawidłowe lądowanie (odchylenie w lewo i pochylenie w dół).

Głównym czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia było nisko położone, zachodzące słońce. Czynnikiem dodatkowym był porywisty, boczny wiatr znad ściany lasu tworzący niebezpieczne rotory.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Nie zastosowano.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>